

Telefon: 0 233-22056  
24455  
24577  
Telefax: 0 233-24217

## Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung  
PLAN-HA II/43 P  
PLAN-HA II/543  
PLAN-HA II/43 V

- A) Bauleitplanung für den Bereich  
Eversbuschstraße (östlich),  
Bahnlinie München-Ingolstadt (westlich)  
Otto-Warburg-Straße (nördlich)  
- Eckdatenbeschluss -
- B) Anträge und Empfehlungen  
- Entlastungsstraße Eversbuschstraße Nord offenhalten  
Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 03285  
von Frau StRin Heike Kainz vom 26.07.2017  
- Straßenverbindung Pasteurstraße-Birkenstraße  
BA-Antrag Nr. 14-20 / B 00969 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 23 – Allach-Untermenzing vom 10.03.2015  
- Planung weiterer Nord-Süd-Verbindungen zur Eversbuschstraße  
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00514 der Bürgerversammlung  
des Stadtbezirkes 23 – Allach-Untermenzing vom 23.06.2015

Stadtbezirk 23 Allach-Untermenzing

### Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 11822

Anlagen:

1. Übersichtsplan M = 1 : 5.000
2. Ausschnitt Übersichtskarte Stadtbezirksgrenzen M = 1 : 50.000
3. Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 03285 von Frau StRin Heike Kainz vom 26.07.2017
4. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 00969 vom 10.03.2015
5. Stellungnahme des Bezirksausschusses 23 vom 22.07.2015
6. BV-Empfehlung Nr. 14-20 / E 00514 vom 23.06.2015
7. Stellungnahme des Bezirksausschusses 23 vom 13.09.2018

### Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 07.11.2018 (SB)

Öffentliche Sitzung

#### I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates, da es sich um eine Angelegenheit der Bauleitplanung handelt.

## **A) Eckdatenbeschluss**

### **1. Anlass und Ziel der Planung**

Das Planungsgebiet bietet die Möglichkeit, dringend benötigten Wohnraum zu schaffen und hat durch seine gute Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr (Nähe zum S-Bahnhof Karlsfeld) eine besondere Lagegunst.

Es befindet sich im Eigentum der Hirmer Allach GmbH & Co. KG, die hier einen Wettbewerb ausloben und das Ergebnis in einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan umsetzen will.

### **2. Ausgangssituation**

#### **2.1. Lage im Stadtgebiet**

Das Planungsgebiet liegt im 23. Stadtbezirk Allach-Untermenzing am nordwestlichen Stadtrand Münchens.

#### **2.2. Planungsrechtliche Ausgangslage**

Im gültigen Flächennutzungsplan (FNP) ist das Planungsgebiet größtenteils als „allgemeines Wohngebiet“ (WA), im östlichen und südlichen Bereich als „sonstige Grünfläche“ (SG) dargestellt. Entlang der Bahnlinie München–Ingolstadt ist in Nord-Süd-Richtung eine übergeordnete Grünbeziehung dargestellt.

Das Areal ist planungsrechtlich als Außenbereich nach § 35 Baugesetzbuch (BauGB) zu beurteilen.

Entlang der Eversbuschstraße sind Baugrenzen und Straßenbegrenzungslinien aus übergeleiteten Bebauungsplänen vorhanden.

#### **2.3. Planungsgebiet, Größe und Eigentumsverhältnisse**

Das Planungsgebiet liegt östlich der Eversbuschstraße, nördlich der Otto-Warburg-Straße und westlich der Bahnlinie München–Ingolstadt und hat eine Größe von ca. 2,4 Hektar.

Das Planungsgebiet befindet sich in Privateigentum. Die Eversbuschstraße ist im städtischen Besitz.

#### **2.4. Städtebauliche Situation**

Das Planungsgebiet ist geprägt durch seine Lage zwischen den Verkehrswegen der Eversbuschstraße, Otto-Warburg-Straße und der Bahnlinie München-Ingolstadt.

Die bestehende Bebauung westlich der Eversbuschstraße besteht vorwiegend aus freistehenden, zweigeschossigen Wohngebäuden mit ausgebauten Dachgeschossen. Der Bereich östlich der Bahnlinie ist neben freistehenden Wohngebäuden durch mehrgeschossigen Wohnungsbau geprägt.

## 2.5. Topographie und Grundwasser

Das Planungsgebiet ist weitgehend eben. Der östlich gelegene Bahndamm liegt in leicht erhöhter Lage. Die Otto-Warburg-Straße südlich des Planungsgebietes verläuft in Troglage.

Das Planungsgebiet liegt im Süden auf rund 498 m ü. NN und im Norden auf rund 497 m ü. NN.

Die Grundwasserfließrichtung ist von Süd-Südwest nach Nord-Nordost.

Das hundertjährige Hochwasser HW40 liegt auf Kote 496,5 m ü. NN im Süden und Kote 495,5 m ü. NN im Norden des Planungsgebietes. Damit ergeben sich die Koten für die anzusetzenden höchsten Grundwasserstände (HHW) auf 496,8 m ü. NN im Süden und 495,8 m ü. NN im Norden des Baufelds inkl. 0,3 m Sicherheitszuschlag.

Nach ersten Untersuchungen wird durch unterirdische Bauwerke im Planungsgebiet kein Grundwasseraufstau ausgelöst, der eine Bebauung in der Umgebung beeinträchtigt. Nach Konkretisierung des städtebaulichen Entwurfs wird dies nochmals untersucht werden.

## 2.6. Überschwemmungsgebiet

Gemäß des Informationsdienstes Überschwemmungsgefährdete Gebiete Bayern ist westlich der Eversbuschstraße ein Überschwemmungsgebiet der Würm ausgewiesen. Dieses Überschwemmungsgebiet wird nach Osten in etwa durch die Eversbuschstraße begrenzt. Das zu betrachtende Baufeld liegt außerhalb des Überschwemmungsgebietes.

## 2.7. Landschaftsplanerische Grundlagen

Das Planungsgebiet ist unversiegelt und wird derzeit überwiegend ackerbaulich genutzt.

Am Nordrand hat sich durch Sukzession ein kleinerer Gehölzbestand mit zum Teil älteren Bäumen entwickelt. Südlich und östlich grenzen Baumhecken, Gehölzsukzessionen und Altgras- und Ruderalfluren an. Entlang der Gleistrasse München-Ingolstadt hat sich auf einem schmalen Streifen eine magere, artenreiche Altgrasflur entwickelt. Aufgrund starker Verschattung und trennender Nutzungen ist sie jedoch derzeit nur sehr eingeschränkt als überörtlich wirksamer Vernetzungskorridor – wie im Arten- und Biotopschutzprogramm München (ABSP) beschrieben bzw. gefordert – wirksam.

Im weiteren Umgriff befinden sich zahlreiche naturnahe Landschaftsstrukturen mit zum Teil hohem ökologischem Wert, die aufgrund ihrer Unzugänglichkeit bzw. schwierigen Erreichbarkeit nur bedingt als Erholungsflächen für das Planungsgebiet nutzbar sind.

## **2.8. Verkehrliche Erschließung**

### **2.8.1. Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Das Planungsgebiet wird verkehrlich von der Eversbuschstraße-Nord aus erschlossen, die in südlicher Fortsetzung - ab dem Knotenpunkt mit der Otto-Warburg-Straße - die Funktion einer Hauptverkehrsstraße hat.

Über die Otto-Warburg-Straße (Staatsstraße St 2063) erfolgt die Anbindung an das übergeordnete Hauptstraßennetz.

Die Eversbuschstraße weist auf Höhe des Planungsgebietes derzeit eine Verkehrsbelastung von ca. 5.300 - 5.500 Kfz/24h auf. Der Anteil des Schwerlastverkehrs (SLV) beträgt ca. 8 %.

Über die Eversbuschstraße wird das Planungsgebiet nach Süden (Fortsetzung St 2063) an das Stadtteilzentrum Allachs sowie nach Osten auch über die Otto-Warburg-Straße und B 304 in Richtung Stadtmitte München angebunden, nach Norden im Zuge der Bayernwerkstraße an die Nachbarkommunen Karlsfeld und Dachau.

Im Übrigen wird zwischen dem Planungsgebiet und der Bahnlinie westlich des Planungsgebietes eine 20 m breite Trasse freigehalten, um flexibel auf verkehrliche Entwicklungen und Anforderungen reagieren zu können. Nähere Erläuterungen unter Punkt 6 dieses Beschlusses.

### **2.8.2. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Das Planungsgebiet liegt im 600 m-Einzugsbereich des S-Bahn-Haltespunktes Karlsfeld. Am Haltepunkt sind auf der Ostseite der Bahnlinie auch Bushaltestellen mehrerer Buslinien situiert.

### **2.8.3. Fuß- und Radverkehr**

Von Westen über die Birkenstraße/Eisolzriederstraße kommend und im Zuge der Eversbuschstraße und Bayernwerkstraße nach Norden verläuft gemäß Verkehrsentwicklungsplan (VEP-R) eine Fahrradhauptroute. Ebenso verläuft in der Otto-Warburg-Straße eine Fahrradhauptroute. Beide Hauptroutes werden auf Höhe des S-Bahn-Haltespunktes Karlsfeld durch eine Fahrradnebenroute unter der Bahn und anschließend im Zuge der Straße Zum Schwabenbächl miteinander verbunden.

## **2.9. Vorbelastungen**

### **2.9.1. Lärm**

Das Planungsgebiet ist den Lärmbelastungen der umgebenden Straßen ausgesetzt, der südlich gelegenen Otto-Warburg-Straße, der Bundesautobahn (BAB) A99 (Tunnelein- und ausfahrt) und der Eversbuschstraße. Von Osten wirken die Lärmemissionen der Bahnlinie München-Ingolstadt auf das Planungsgebiet ein.

Am südlichen Rand des Planungsgebietes ergeben sich folgende Lärmbelastungspegel:  
Schienenlärm dB(A) Tag/Nacht: 61/60  
Straßenlärm dB(A) Tag/Nacht: 59/52

Am westlichen Rand des Planungsgebietes ergeben sich folgende Lärmbelastungspegel:  
Schienenlärm dB(A) Tag/Nacht: 60/59  
Straßenlärm dB(A) Tag/Nacht: 65/56

Am östlichen Rand des Planungsgebietes ergeben sich folgende Lärmbelastungspegel:  
Schienenlärm dB(A) Tag/Nacht: 68/66  
Straßenlärm dB(A) Tag/Nacht: 57/51

Bei einer künftigen Wohnbebauung müssen geeignete Maßnahmen zum Schallschutz gegen diese hohen Emissionen berücksichtigt werden, so dass sich lärmberuhigte Bereiche im Inneren ergeben.

### **2.9.2.Altlasten**

Die Fläche ist nicht im Altlastenverdachtsflächenkataster der Landeshauptstadt München aufgeführt.

### **2.10.Infrastruktur**

Aktuell befindet sich südlich des Planungsgebiets in fußläufiger Entfernung (ca. 600 m) ein Discounter an der Eversbuschstraße. Darüber hinaus wurde in der Gerberau (östlich der Bahnlinie) mit dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2044 Baurecht für eine Nahversorgungseinrichtung in zeitgemäßer Größenordnung geschaffen, die ebenfalls fußläufig erreicht werden kann.

Auch die Gemeinde Karlsfeld hat am S-Bahn-Haltepunkt Karlsfeld Flächen für den Einzelhandel geschaffen.

Rund zwei Kilometer südlich des Gebiets liegt das Quartierszentrum Vesaliusstraße/Oertelplatz mit Angeboten des kurz- und mittelfristigen Bedarfs. Im Sinne des Zentrenkonzepts wurde im Rahmen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1655a Baurecht für ein breites Einzelhandelsangebot geschaffen.

## **3. Eckdaten und Rahmenbedingungen**

### **3.1. Planungsziele und Eckdaten**





Mit der Bebauung werden folgende Ziele verfolgt:

- Schaffung eines Allgemeinen Wohngebietes mit ca. 20.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche und ca. 200 bis 220 Wohneinheiten für unterschiedliche Einkommensgruppen (freifinanziert und gefördert)
- Schaffung eines Wohnquartiers mit eigener Identität sowie guter Wohn- und Aufenthaltsqualität

- Städtebaulich verträglicher Übergang zur westlich angrenzenden Bebauung
- Lärmschutz durch abschirmende Bebauung entsprechender Höhe
- Schaffung der erforderlichen Kindertageseinrichtungen innerhalb des Planungsgebietes
- Schaffung von Erholungsflächen in ausreichender Größe in lärmgeschützter Lage mit hoher Aufenthaltsqualität



Legende

-  UMGRIFF KÖNFTIGER V+E-PLAN
-  BAUKÖRPER
-  LÄRMSCHUTZ
-  OFFENTLICHE GRÜNFLÄCHE

SCHEMAZEICHNUNG  
MÖGLICHE BEBAUUNG

BEREICH:  
EVERSBUSCHSTRASSE (ÖSTLICH),  
BAHNLINIE MÜNCHEN - INGOLSTADT  
(WESTLICH),  
OTTO-WARBURG-STRASSE (NÖRDLICH)

Ohne Maßstab

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN  
REFERAT FÜR STADTPLANUNG  
UND BAUORDNUNG HA II/43 P

Abbildung 1

### **3.2. Städtebau, Art und Maß der Nutzung, Höhenentwicklung und Lärmschutz**

Es soll ein Allgemeines Wohngebiet entwickelt werden.

In der zuvor abgebildeten Schemazeichnung (Abbildung 1) werden die Grundzüge für die Bebauung aufgezeigt, die Grundlage für das Wettbewerbsverfahren sein sollen (lärmschirmende Bebauung im Osten, lärmgeschützte Grünfläche). Die Schemazeichnung stellt jedoch keine Verbindlichkeit für den Wettbewerbsentwurf dar.

Aufgrund der Lärmeinwirkungen der östlich gelegenen Bahnlinie und der Otto-Warburg-Straße ist eine weitgehend geschlossene Lärmschutzbebauung an den Rändern des Baugebietes vorgesehen. Dadurch entsteht ein wirksamer Schutz vor den Emissionen nicht nur für das Planungsgebiet, sondern auch für die bestehende Bebauung westlich der Eversbuschstraße. Innerhalb des Planungsgebietes kann ein geschützter Freiraum entstehen. An den Rändern des Baugebietes, die an Bahnlinie und Otto-Warburg-Straße grenzen, erscheint eine sechs- bzw. fünf-geschossige Bebauung stadtgestalterisch vertretbar, die an der nördlichen Eingangssituation zu Allach einen städtebaulichen Akzent setzen soll. Eine Gliederung und Akzentuierung dieser Bebauung durch Variation der Höhengestaltung muss in einem Wettbewerbsverfahren geprüft werden. Die Höhenentwicklung der geplanten Bebauung direkt an der Eversbuschstraße soll zur Bestandsbebauung einen städtebaulich verträglichen Übergang schaffen. Voruntersuchungen haben ergeben, dass mit der Realisierung einer Geschossfläche von ca. 20.000 m<sup>2</sup> in einem Allgemeinen Wohngebiet rund 200 Wohnungen und ca. 70 Arbeitsplätze bzw. rund 220 Wohnungen bei einem hohen Wohnanteil entstehen können. Im Zuge des vorgesehenen Realisierungswettbewerbes soll untersucht werden, in welcher Weise diese Dichte noch erhöht werden kann, wenn Erholungsflächen im Gebiet teilweise auch in Form von gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten angeboten werden.

### **3.3. Grünplanung**

Der Wohnnutzung sollen attraktiv gestaltete und gut nutzbare Freiflächen zugeordnet werden. Der Großteil der Erholungsflächen ist in der durch die künftige Lärmschutzbebauung geschützten Siedlungsmitte anzubieten. Für die Versorgung mit Erholungsflächen sind gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München vom 26.07.2017 als Orientierungswert pro Einwohnerin/Einwohner 20 m<sup>2</sup> öffentliches und privates Grün nachzuweisen. Dabei können bei entsprechend hoher Aufenthaltsqualität einschließlich Lärmschutz und guter Erreichbarkeit auch gemeinschaftlich nutzbaren Dachgärten bis zu 2 m<sup>2</sup> pro Einwohnerin/Einwohner angerechnet werden.

Die naturnahe Gehölzgruppe am Nordrand und der vorhandene Solitärbaum an der Einmündung der Eisolzstraße in die Eversbuschstraße sollen nach Möglichkeit erhalten werden, genauso die südlich und östlich angrenzenden, naturnahen Strukturen.



### **3.4. Soziale Infrastruktur**

Die ursächliche soziale Infrastruktur in Form von Kindertageseinrichtungen wird in ausreichender Größe und Anzahl inkl. der notwendigen Freiflächen innerhalb des Planungsgebietes eingeplant und vorgesehen werden.

Die Grundschulversorgung ist durch die Verbandsgrundschule in Karlsfeld gesichert. Diese wird auf sechs Züge ausgebaut.

### **3.5. Verkehrliche Erschließung**

Das Planungsgebiet ist durch die Eversbuschstraße-Nord verkehrlich ausreichend für den MIV erschlossen.

Die Eversbuschstraße ist in diesem Bereich für die Anforderungen der neuen Wohnbebauung umzugestalten (Gehwege, Stellplätze, Baumpflanzungen). Ggf. sind auch im südlichen Bereich Anpassungsmaßnahmen erforderlich.

Das umgebende (Haupt-) Straßennetz kann den durch die Planung erzeugten MIV aufnehmen.

Die heutige Verkehrsbelastung der Eversbuschstraße nördlich der Einmündung in die Otto-Warburg-Straße setzt sich sowohl aus dem Erschließungsverkehr der anliegenden Nutzungen auf dem Stadtgebiet der Landeshauptstadt München als auch teilweise aus dem Erschließungsverkehr der Karlsfelder Siedlung Prinzenpark sowie gebietsfremdem Durchgangsverkehr aus/in Richtung Dachau zusammen.

Die Bemühungen der Landeshauptstadt München, den in diesem Siedlungsgebiet von Allach auftretenden nichtstädtischen Durchgangs- und Schleichverkehr zu reduzieren, und damit die ansässigen Bürgerinnen und Bürger am Nordwestrand des Stadtgebietes München spürbar vom nicht gewünschten Schleichverkehr zu entlasten, dauern bereits seit einigen Jahren an (Neubau der Bayernwerkstraße mit höhenfreier Querung der S-Bahn und Anbindung an die B 304 auf Karlsfelder Stadtgebiet im Zusammenhang mit der Realisierung der Siedlung Prinzenpark, etc.).

Unabhängig von dem hier vorliegenden Bebauungsplanverfahren bleibt es daher Aufgabe der Verwaltung, in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Karlsfeld und dem Landkreis Dachau nach Lösungen mit dem Ziel einer Minimierung gebietsfremden Durchgangs- und Schleichverkehrs zu suchen.

### **3.6. Schutz vor Immissionen**

Die Lärmsituation wurde gutachterlich untersucht. Die unter Abbildung 1 (s. Punkt A Ziffer 3.1) dargestellte Schemazeichnung stellt keine Verbindlichkeit für einen Wettbewerbsentwurf dar. An der Eversbuschstraße wäre auch eine geschlossene, lärmabschirmende Bebauung möglich. Auf das Maß der Nutzung hat dies keine Auswirkungen. Die Entscheidung zwischen einer besseren Lärmabschirmung an der Eversbuschstraße, die zu einem geschlossenen Straßenraum an der Westseite der Eversbuschstraße führt, oder einer offenen

Bauweise, bei der die Lärmeinwirkungen durch andere Maßnahmen bewältigt werden müssen (z. B. passive Maßnahmen, transparente Lärmschutzwände etc.) ist im Gesamtzusammenhang im Realisierungswettbewerb zu prüfen.

Entlang der Bahnstrecke (Pegel Schienenlärm bis zu 68/66 dB(A) tags/nachts; Pegel Straßenlärm bis zu 57/51 dB(A) tags/nachts) muss eine möglichst geschlossene und hohe Abschirmung errichtet werden. Dies kann vorrangig durch eine Randbebauung mit Grundrissorientierung der schutzbedürftigen Aufenthaltsräume (Wohn-, Schlaf-, Kinderzimmer) an die lärmabgewandten Seiten erfolgen. Einseitig zum Lärm orientierte Wohnungen sind nicht möglich. Bei Orientierung von Wohnräumen zum Lärm hin werden durchgesteckte Zimmer (die über die lärmgeschützte Seite belüftet werden können) oder baulich-technische Maßnahmen (z. B. verglaste Vorbauten/Loggien, Laubengangerschließung usw.) vor offenbaren Fenstern von Aufenthaltsräumen erforderlich. Diese Maßnahmen müssen aufgrund der Höhe der Verkehrslärmpegel geschlossen (nicht offenbar) gestaltet sein und somit technisch belüftet werden. Die Baukörper sind demnach in der Ausrichtung und Tiefe so zu planen, dass eine Grundrissorientierung schutzbedürftiger Aufenthaltsräume an die dem Lärm abgewandten Seiten möglich wird. Ist eine weitestgehend lückenlose Randbebauung (z. B. aufgrund der Baukörperausrichtung) nicht möglich, so sind in den gekennzeichneten Bereichen gebäudehohe Lärmschutzverbindungen (z. B. transparente Glaswände oder Balkonzwischenbauten) einzuplanen.

Entlang der Eversbuschstraße verbleiben verhältnismäßig hohe Pegel (Schienenlärm bis zu 60/59 dB(A) tags/nachts; Straßenlärm bis zu 65/56 dB(A) tags/nachts), so dass vorrangig durch eine geeignete Gebäudestellung/-ausrichtung in Verbindung mit einer Grundrissorientierung reagiert werden sollte. Bei Orientierung von Aufenthaltsräumen zum Lärm (z. B. auch bei Ost-West-Ausrichtung der Baukörper) werden baulich-technische Maßnahmen vor offenbaren Fenstern oder passive Maßnahmen erforderlich; dies ist vorhabensspezifisch zu prüfen.

Der Schutz von öffentlichen und nutzbaren privaten Frei- und Grünflächen sollte vorrangig durch die Anordnung in schallgeschützten Lagen erfolgen.

#### **4. Verfahren**

Nach Beschlussfassung über die städtebaulichen und landschaftsplanerischen Eckdaten ist die Durchführung eines einstufigen, geladenen Realisierungswettbewerbs mit mindestens acht teilnehmenden Architekturbüros vorgesehen. Auf der Grundlage dieser Ergebnisse beabsichtigt die Hirmer Allach GmbH & Co. KG, einen Antrag auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes nach § 12 BauGB zu stellen.

Die Landeshauptstadt München ist im Sach- und Fachpreisgerichtskollegium und bei den Sachverständigen zu beteiligen. Mitglieder der Stadtratsfraktionen und ein Mitglied des Bezirksausschusses 23 sollen als Sachpreisrichter vertreten sein.

Die Kosten für das Wettbewerbsverfahren werden durch die

Ausloberin/Grundeigentümerin übernommen.

## **5. Sozialgerechte Bodennutzung/Grundstücksregelung**

Die Hirmer Allach GmbH & Co. KG hat derzeit nur eine Grundzustimmung zu den „Verfahrensgrundsätzen zur Sozialgerechten Bodennutzung“ in der Fassung vom 26.07.2006 abgegeben. Grundsätzlich sind die „Verfahrensgrundsätze zur Sozialgerechten Bodennutzung“ in der Fassung vom 26.07.2017 einzuhalten, da noch kein Aufstellungsbeschluss gefasst wurde.

Da sie sich bereits seit Anfang 2013 um Baurecht in diesem Bereich bemüht, bat die Hirmer Allach GmbH & Co. KG mit Schreiben vom 22.03.2018 um Anwendung der „Verfahrensgrundsätzen zur Sozialgerechten Bodennutzung“ in der Fassung vom 26.07.2006“. Ein solcher Antrag ist nach dem Grundsatzbeschluss zur Fortschreibung der SoBoN vom 26.07.2017 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/09249) möglich. Die Anwendung der vorherigen Fassung setzt aber die Zustimmung der Stadt voraus. Im o. g. Grundsatzbeschluss wurde festgelegt, dass die referatsübergreifende Arbeitsgruppe SoBoN über solche Anträge zu entscheiden hat, um eine einheitliche Handhabung zu gewährleisten. Die Arbeitsgruppe „Sozialgerechte Bodennutzung“ hat in ihrer Sitzung vom 11.07.2018 entschieden, dem Antrag nicht zuzustimmen, um keinen Präzedenzfall zu schaffen und insbesondere neben den 30% geförderten Wohnungen auch 10% preisgedämpfte Mietwohnungen zu erhalten, so dass die aktuellen Verfahrensgrundsätzen zur Sozialgerechten Bodennutzung“ in der Fassung vom 26.07.2017 Anwendung finden.

Ende Juni 2018 wurde telefonisch zudem die Bitte des Investors an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung herangetragen, eine etwaige neue Grundzustimmung zu den „Verfahrensgrundsätzen zur Sozialgerechten Bodennutzung“ in der Fassung vom 26.07.2017 erst vor dem Aufstellungs- bzw. Einleitungsbeschluss abgeben zu dürfen und nicht bereits zu dem jetzt vorliegenden Eckdatenbeschluss. Mit diesem Vorgehen hat sich die AG SoBoN einverstanden erklärt.

## **6. Verkehrsplanerische Aspekte**

Der vorliegende Planungsumgriff hält einen Abstand von 20 m zur Bahntrasse ein. Damit könnte eine denkbare Straßenverbindung von der Eversbuschstraße-Nord bis zur Ludwigsfelder Straße optional offen gehalten werden. Dieser Trassenverlauf, wie unter Abbildung 2 dargestellt, würde die im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2110 geplante Straße (Arbeitstitel "Junkersstraße") mit einbeziehen. Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2110 befindet sich noch im Verfahren.





**2. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 00969 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 23 – Allach-Untermenzing vom 10.03.2015**

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 23 Allach-Untermenzing hat am 10.03.2015 einstimmig die Annahme des Antrags beschlossen (Anlage 4). In dem Antrag wird die Prüfung einer Straßenverbindung von der Pasteurstraße bis zur Birkenstraße/nördlichen Eversbuschstraße gefordert.

Eine schriftliche Beantwortung des BA-Antrags erfolgte am 17.04.2015 durch Plan HA I/3. Der Bezirksausschuss hat sich mit der umfänglichen Darlegung der faktischen und fachlichen Gründe aus verkehrsplanerischer und konzeptioneller Sicht mit Schreiben vom 22.07.2015 nicht einverstanden erklärt (Anlage 5). Es wurde eine Terminverlängerung am 18.11.2015 erbeten. Mit Mail vom 18.05.2017 wurde darauf verwiesen, dass der BA-Antrag zusammen mit der vorliegenden Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 14-20 / E 00514 vom 23.06.2015 mit gleichem Tenor in eine Beschlussvorlage aufgenommen und abschließend behandelt wird.

Da das Thema dieses Antrags als auch des Stadtratsantrags Nr. 14-20 / A 03285 von Frau Stadträtin Heike Kainz vom 26.07.2017 eng mit der Entwicklung des Planungsgebietes zusammenhängt, werden diese Anträge in Zusammenhang mit dem vorliegenden Eckdatensbeschluss behandelt.

Zuletzt wurde mit Schreiben vom 26.06.2018 der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 23 Allach-Untermenzing darüber informiert, dass die beschlussmäßige Behandlung für Ende 2018 vorgesehen ist.

**Stellungnahme:**

Soweit die zu prüfende Straßenverbindung in der direkten Umgebung des Planungsgebietes liegt, kann dem Antrag auf Freihaltung einer Trasse entsprochen werden. Die Prüfung der gesamten Straßenverbindung Pasteurstraße – Birkenstraße soll in einem gesonderten Beschluss aufgegriffen werden. Es wird davon ausgegangen, dass mit der Straßenverbindung Pasteurstraße – Birkenstraße der unter Punkt A Ziffer 6 Abbildung 2 dargestellte denkbare Straßenverlauf von der Eversbuschstraße-Nord bis zur Ludwigsfelder Straße gemeint ist.

Dem BA-Antrag Nr. 14-20/B 00969 des Bezirksausschusses 23 Allach-Untermenzing vom 10.03.2015 kann unter der Maßgabe der oben genannten Ausführungen entsprochen werden.

**3. BV-Empfehlung Nr. 14-20 / E 00514 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 23 – Allach-Untermenzing vom 23.06.2015**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 23 Allach-Untermenzing hat am 23.06.2015 mehrheitlich die Empfehlung angenommen (Anlage 6).

In der Empfehlung wird gefordert, neben der Eversbuschstraße weitere Nord-Süd-Verbindungen zuzulassen und aktiv zu planen, auch wenn diese nicht durchgängig, sondern nur streckenweise möglich sind.

Es wurden Zwischennachrichten erstellt. Die letzte Zwischennachricht erfolgte am 26.06.2018. In dieser wurde die beschlussmäßige Behandlung bis Ende 2018 in Aussicht gestellt.

**Stellungnahme:**

Soweit die zu prüfende Straßenverbindung in der direkten Umgebung des Planungsgebietes liegt, kann der BV-Empfehlung auf Freihaltung einer Trasse entsprochen werden. Es wird davon ausgegangen, dass mit der Straßenverbindung Schöllstraße – S-Bahn-Haltepunkt Karlsfeld der unter Punkt A Ziffer 6 Abbildung 2 dargestellte denkbare Straßenverlauf von der Eversbuschstraße-Nord bis zur Ludwigsfelder Straße gemeint ist. Die Ergebnisse der Prüfung einer denkbaren Straßenverbindung mit dem o. g. Trassenverlauf sollen in einem gesonderten Beschluss behandelt werden.

Der BV-Empfehlung Nr. 14-20/E 00514 kann unter der Maßgabe der oben genannten Ausführungen entsprochen werden.

**C) Beteiligung des Bezirksausschusses**

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 23 Allach-Untermenzing wurde am 24.07.2018 gemäß § 9 Abs. 2 und 3 der Satzung für die Bezirksausschüsse in Verbindung mit dem „Katalog der Fälle der Entscheidung, Anhörung und Unterrichtung der Bezirksausschüsse“ (Anlage 1 der Satzung), Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2, erneut angehört. Er hat sich in seiner Sitzung am 11.09.2018 mit der Angelegenheit befasst und einstimmig den Planungen zugestimmt (s. Anlage 7).

Der Bezirksausschuss des 23. Stadtbezirks Allach-Untermenzing hat Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Rieke, der Verwaltungsbeirätin der HA II, Frau Stadträtin Messinger, und dem Verwaltungsbeirat der HA I, Herr Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Die im Vortrag der Referentin unter Punkt A Ziffer 3 formulierten Ziele und Eckdaten werden dem Realisierungswettbewerb zugrunde gelegt. Den Darstellungen zum weiteren Vorgehen unter Punkt A Ziffer 4 wird zugestimmt.
2. Die Hirmer Allach GmbH & Co. KG wird gebeten, für den in unter Punkt A Ziffer 3 des Vortrags der Referentin dargestellten Umgriff im Einvernehmen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung einen Realisierungswettbewerb nach Maßgabe der im Vortrag der Referentin unter Punkt A Ziffer 3 dargestellten Eckdaten und Rahmenbedingungen auszuloben.
3. Die Hirmer Allach GmbH & Co. KG wird gebeten, die Landeshauptstadt München im Preisgericht zu beteiligen, wobei das Referat für Stadtplanung und Bauordnung durch die Stadtbaurätin als Fachpreisrichterin, die Stadtratsfraktionen durch Mitglieder als Sachpreisrichterinnen bzw. Sachpreisrichter sowie der Bezirksausschuss 23 durch seine Vorsitzende als Sachpreisrichterin vertreten werden sollen.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, dem Stadtrat im Rahmen eines Einleitungsbeschlusses nach Punkt A Ziffer 4 des Vortrags der Referentin über das Ergebnis des Realisierungswettbewerbes zu berichten.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die verkehrsplanerischen, baulichen und finanziellen Konsequenzen (Grobkosten) des unter Punkt A Ziffer 6 dargestellten Straßenverlaufs von der Eversbuschstraße-Nord bis zur Ludwigsfelder Straße im Benehmen mit den weiter betroffenen städtischen Dienststellen zu untersuchen. Das Ergebnis ist dem Stadtrat in einem gesonderten Beschluss vorzustellen. Auf dieser Grundlage entscheidet der Stadtrat über die Durchführung einer Machbarkeitsstudie.
6. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03285 von Frau StRin Heike Kainz vom 26.07.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß aufgegriffen. Voraussichtlich Mitte 2019 wird dem Stadtrat der unter Punkt 5 des Antrags der Referentin genannte Beschluss vorgestellt.
7. Der Antrag Nr. 14-20 / B 00969 des Bezirksausschusses des 23. Stadtbezirkes Allach-Untermenzing vom 10.03.2015 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung aufgegriffen. Voraussichtlich Mitte 2019 wird dem Stadtrat der unter Punkt 5 des Antrags der Referentin genannte Beschluss vorgestellt.
8. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00514 der Bürgerversammlung des 23. Stadtbezirkes Allach-Untermenzing vom 23.06.2015 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
9. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.



**III. Beschluss**

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr. (I) Merk  
Stadtbaurätin

**IV. Abdruck von I. - III.**

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
an das Direktorium Dokumentationsstelle  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/43V**  
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 23
3. An das Baureferat
4. An das Baureferat VV EO
5. An das Kommunalreferat – RV
6. An das Kommunalreferat – IS – KD – GV
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
9. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
10. An das Referat für Bildung und Sport
11. An das Sozialreferat
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/01
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/43 P
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/44 B
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/543
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/43V